

I VEICOLI FUORI USO: TRA RIFIUTI E OPPORTUNITA' ECONOMICA.

di Alberto PIEROBON

*già Dirigente e ViceSegretario Generale Enti Locali
già Dirigente e Direttore Generale Azienda Pluricomunale di Servizi Pubblici Locali
Consulente ed esperto ambientale.*

www.pierobon.eu

La normativa europea che disciplina la prevenzione della produzione di rifiuti e la gestione dei rifiuti generati in termini di riciclaggio e reimpiego è stata introdotta con la Direttiva 91/156/ CEE sui rifiuti.

La normativa europea che disciplina la gestione dei veicoli fuori uso è stata introdotta con la Direttiva 2000/53/CE dal Parlamento e dal Consiglio europeo.

La previgente normativa nazionale che riguardava i veicoli a motore e i rimorchi era costituita dall'art.46 del D.Lgs. 5 febbraio 1997, n.22.

E' stato poi emanata la disciplina integrativa (specificata) di cui al D.Lgs. 24 giugno 2003, n.209 (in attuazione della direttiva 2000/53/CE sui veicoli fuori uso¹) ss.mm. ed int.² che riguarda il recupero e il riciclaggio dei materiali provenienti da veicoli fuori uso.

Ma la disciplina comunitaria non aveva contemplato tutte le categorie dei veicoli a motore, per cui con l'avvento del cosiddetto "codice ambientale", ovvero del D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152, l'art. 227 ha provveduto, a richiamare il prefato D.Lgs. 209/2003, mentre l'art.231, onde colmare questa lacuna, ha disciplinato i veicoli fuori uso non disciplinati dallo stesso D.Lgs. 209/2003.

Infatti l'art.231 concerne i rifiuti a motore e rimorchi soggetti a demolizione e loro parti diversi da quelli di cui alla previsione del D.Lgs. 209/2003.

Per veicoli devono intendersi i veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 ed N1 di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE, ed i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE, con esclusione dei tricicli a motore.

Un veicolo è classificato <fuori uso>, cioè viene considerato essere un rifiuto:

- a) quando il proprietario se ne disfa o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi;
- b) quando viene destinato alla demolizione, senza targhe di immatricolazione;
- c) con la consegna ad un centro di raccolta ovvero (anche prima della consegna al predetto centro) con l'eliminazione della targa (art.3, comma 2, lett."a" cit. D.Lgs. 209/2003);
- d) quando risulta in evidente stato di abbandono, ancorché giacente in area privata³.

¹ Che impone ai produttori la responsabilità economica a fine vita dei veicoli.

² Citasi il D.Lgs. 23 febbraio 2006, n.149 <Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 24 giugno 2003, n.209, recante attuazione della direttiva 2000/53/CE in materia di veicoli fuori uso>, adottato al fine di superare la procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea.

³ Cassazione penale, Sez.III, 4 marzo 2005,n.21963; Cassazione penale, Sez.III, 23 giugno 2005, n.33789.

Il proprietario o il detentore (a qualsiasi titolo: art.3, comma 1, lett.”c” cit. D.Lgs. 209/2003) del veicolo sono tenuti a consegnarlo ad un centro autorizzato per la raccolta (oppure ad un concessionario o titolare di succursale di casa costruttrice o di automercato dove avvenga la compera di un nuovo veicolo e la consegna del vecchio).

Il produttore il costruttore o l’allestitore (cioè i detentori dell’omologazione del veicolo) o l’importatore professionale del veicolo stesso (art.3, comma 1, lett.”d” cit. D.Lgs. 209/2003) deve organizzare una rete di centri di raccolta in tutto il territorio nazionale oppure provvedere tramite i centri di raccolta.

Il concessionario deve:

- a) Prendere in carico il veicolo⁴ e contestualmente rilasciare al proprietario una dichiarazione in tal senso⁵ che lo libera dalla responsabilità civile, penale e amministrativa.
- b) Cancellazione del veicolo dal PRA (ove si sia impegnato in tal senso nella predetta dichiarazione);
- c) consegnare il veicolo al centro di raccolta autorizzato, comunicando gli estremi dell’avvenuta denuncia al PRA e le targhe (ove avvenuta), il certificato di proprietà e la carta di circolazione del veicolo;
- d) premurarsi di acquisire dal centro di raccolta il certificato di rottamazione entro 60 giorni dalla consegna del veicolo, consegnandolo al proprietario (e tenendone copia).

Il centro di raccolta è un impianto di trattamento, autorizzato ai sensi degli articoli 208, 209, 210 del D. Lgs. 152/2006, che effettua almeno le operazioni relative alla messa in sicurezza ed alla demolizione del veicolo fuori uso.

Il centro di raccolta deve:

- a) rilasciare al proprietario o al concessionario il certificato di rottamazione;
- b) ottenere le prescritte autorizzazioni;
- c) conformarsi alle prescrizioni tecniche di cui all’allegato I del D.Lgs. 209/2003.

Per trattamento si intendono le attività di messa in sicurezza, di demolizione, di pressatura, di tranciatura, di frantumazione, di recupero o di preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni eseguite ai fini del recupero o dello smaltimento del veicolo fuori uso e dei suoi componenti effettuate, dopo la consegna dello stesso veicolo, presso un impianto.

Per impianto di trattamento si intende l’impianto autorizzato ai sensi degli articoli 208, 209, 210 o art. 216 del D. Lgs. 152/2006. L’impianto dovrebbe essere dotato di attrezzatura idonea per la messa in sicurezza, di una pesa per veicoli e per componenti, di adeguato spazio per lo stoccaggio preliminare, attrezzatura per lo smontaggio di parti destinate al riciclo e area di stoccaggio anche per le parti avviate al reimpiego. Lo impianto di frantumazione dovrebbe avere una pesa, un impianto di separazione dei materiali ferrosi e non ferrosi e un mulino di aspirazione nella camera di frantumazione per il fluff leggero.

⁴ La presa in carico determina praticamente la formazione del rifiuto ed equivale alla consegna del veicolo, il che fa decorrere il termine di tre giorni (<feriali consecutivi>: circolare Ministero Infrastrutture e Trasporti del 1° ottobre 2003,n.235) per provvedere a restituire il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe del veicolo *de quo*.

⁵ Contenente i dati identificativi del veicolo, il suo stato, le generalizzazioni del detentore e, facoltativo, l’impegno a provvedere alla cancellazione del veicolo dal PRA.

Per riciclaggio si intende il ritrattamento, in un processo di produzione, dei materiali di rifiuto per la loro funzione originaria o per altri fini, escluso il recupero di energia. Per recupero di energia si intende l'utilizzo di rifiuti combustibili quale mezzo per produrre energia mediante incenerimento diretto con o senza altri rifiuti, ma con recupero del calore.

Da siffatte attività discende la necessità del rispetto della disciplina autorizzatoria, l'assunzione degli adempimenti della tenuta del registro di carico e scarico veicoli, eccetera.

Si rammentano le disposizioni soventemente più compulsate, ovviamente tra altre, in materia:

- l'art.5, comma 8, D.Lgs. 24 giugno 2003, n.209 stabilisce che la cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso avviene esclusivamente a cura del titolare del centro di raccolta ovvero del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato (vedasi anche il DPR 19 settembre 2000,n.358);
- l'art.6 del medesimo D.Lgs. 209/2003 prevede che gli impianti di trattamento dei veicoli fuori uso e i centri di raccolta si conformino alle prescrizioni tecniche stabilite dall'allegato I (ubicazione impianti, requisiti strutturali e organizzativi, criteri di stoccaggio e di gestione e operazioni ammissibili).

Per quanto riguarda l'autorizzazione, l'art.15 D.Lgs. 209/2003, prevede la necessità di un ulteriore provvedimento (oltre a quello di cui alla normativa rifiuti), in quanto la normativa sui veicoli fuori uso è una normativa considerata "speciale" rispetto a quella sui rifiuti.

L'art.103 del nuovo codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285) disciplina gli obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi. L'art.159 del medesimo decreto prevede diverse ipotesi di rimozione dei veicoli da parte delle forze di polizia.

La cancellazione dai PRA può avvenire anche con sentenza dell'A.G.

Va evidenziato che la cancellazione dal PRA deve avvenire senza oneri di agenzia a carico del detentore del veicolo, eccezion fatta per il diritto di cancellazione.

Interessante è soffermarsi sugli aspetti organizzativi ed economici nonché ambientali, in senso lato, della disciplina *de qua*.

In effetti la normativa comunitaria e (invero in modo svirilizzato) la normativa nazionale ha ribadito:

- a) la necessità di perseguire gli obiettivi della riduzione dell'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente;
- b) la necessità, conseguente, di recuperare almeno l'85% del veicolo (il 90% nei prossimi anni);
- c) la necessità di evitare distorsioni nella concorrenza, in particolare per la piccola e media impresa;
- d) la necessità di applicare un sistema efficiente, razionale ed economicamente sostenibile per la filiera di raccolta, recupero e riciclaggio dei materiali rinvenuti dai veicoli fuori uso.

Valgano, per l'istante, questi brevi considerazioni:

- a) i produttori devono assumersi ogni onere relativo ai veicoli fuori uso e devono altresì attrezzarsi (al di là delle previsioni normative) per evitare che il materiale dei veicoli non sia recuperabile e non piazzabile sul mercato, cioè (viceversa) i produttori devono (più o meno implicitamente) rendere appetibile e aumentare il valore del rottame sul mercato, il che può avvenire con la progettazione, con lo sviluppo di materiali *ad hoc*, eccetera;
- b) sovente i soggetti non “demolitori” (per esempio taluni concessionari) sembrano essere “prigionieri” dei produttori ed operano delle invasioni di campo, a detrimento dei demolitori: da un lato, come dire..... “cannibalizzando” i veicoli fuori uso (togliendo le parti “pregiate” quali la marmitta catalitica o altri pezzi di ricambio) e dall’altro, chiedendo un corrispettivo (che non dovrebbe esservi in quanto la *ratio* della normativa è che gli oneri ricadano solo sul produttore) a titolo di gestione della pratica per fine vita veicoli⁶;
- c) va altresì evidenziato come molti soggetti non demolitori, che hanno la facoltà di provvedere anche a questa attività, non sembrano disporre delle richieste competenze e finanche dei requisiti che invece sono previsti per i demolitori;
- d) la disciplina del deposito temporaneo e dello stoccaggio *in parte qua*, deve essere considerata con la massima attenzione possibile, al fine di evitare difformità di trattamento tra i diversi soggetti (demolitori, concessionari, eccetera) ovvero il pretesto per fare da “magazzino” di veicoli che poi vengono consegnati ad altri soggetti;
- e) i demolitori francamente, generalmente parlando, sembrano essersi (non solo per dovere legislativo, ma pure per opportunità economica) anch’essi evoluti con la normativa di cui trattasi. Essi infatti sostengono imprenditorialmente la loro attività, con un servizio che tende a “costo zero”, mercè: a) gli introiti dello smontaggio e della vendita delle marmitte catalitiche (circa 60 euro cadauna che circa il 60% dei veicoli rottamati possiede); b) il valore del rottame; c) i pezzi del rottame (ora in discesa dopo gli incentivi di cui alla L.F.2008 in quanto il veicolo viene ora visto come “usa e getta”);
- f) gli impianti intonati alla normativa effettuano, anzitutto, una attività di bonifica dei componenti pericolosi del veicolo⁷, poi passano lo stesso nel frantumatoio per il recupero di circa l’85% del materiale (quindi circa il 15% viene attualmente conferito in discarica);
- g) i demolitori hanno vieppiù investito, negli anni, per realizzare una filiera efficiente ed efficace, orientata al recupero dei materiali rinvenuti dalla rottamazione;
- h) è chiaro che se vogliamo effettivamente, e prevalentemente, recuperare più materiale possibile dai veicoli fuori uso, occorre effettuare una raccolta capillare degli stessi da conferire in impianti idonei al trattamento e al recupero, rispettosi della normativa di cui trattasi.

Infine, sarebbe quantomeno opportuno, che venga finalmente chiarito, a livello nazionale e in modo uniforme, una sorta di “prototipo” di impianto intonato al D.Lgs. 209/2003. Tanto consentirebbe di togliere ogni alibi di incertezza o di incompletezza normativa che sono stati lamentati dalle associazioni di categoria, ma anche ai fini di una maggiore efficacia nei controlli da parte della pubblica autorità.

⁶ Sembra sull’ordine di 150-200 euro a pratica, fermo restando la debenza della tassa di radiazione dei veicoli che è di 36 euro o di 50 euro.

⁷ Accumulatori, serbatoi di gas, airbag, carburanti, olio, liquido antigelo, filtro olio, componenti contenenti mercurio, ove presenti: condensatori contenenti PCB, eccetera.